

loco revue

10/80 MENSUEL



Le travail du plasticard

Une 4-032.TA en H0

**Un compteur numérique
de vitesse**

MODELISME D'ATMOSPHERE





La plus importante revue
française de modélisme
ferroviaire, fondée en 1937 par
Jean-Edmond FOURNEREAU.

Mensuel publié par les Editions
LOCO-REVUE,

Le Sablen, 56400-AURAY,
Tél. (97) 24.01.65

N° CPPP 59722

N° Siren 866 401 821 000 16

Administration :

Directeur :

Jean-Lucien FOURNEREAU

Diffusion/Publicité :

Friedel FOURNEREAU

Rédaction :

Rédacteur en chef :

Jean-Lucien FOURNEREAU

Secrétariat de rédaction

Mise en page :

Francis-Louis MARX

Rédaction spécialisée :

Jehan-Hubert LAVIE

Dessins :

René LE GUELLEC

Mise en page :

Jean-Yves MAHEAS

Correspondant à Paris :

Clive LAMMING

Collaborateurs extérieurs :

J.C., Xavier JACQUET,
Pierre CHENEVEZ, Jacques
CHEVASSUS, Marcel LE
GUAY, Pierre PICHON.

Loco-Revue, parution mensuelle
sauf août.

En vente dans les magasins spé-
cialisés, les librairies, les biblio-
thèques de gare et les aéroports.
Prix du numéro (sauf numéros
spéciaux mars, juillet-août et dé-
cembre) :

- Le numéro France : 14 F
Etranger : 16 F
- L'abonnement France : 130 F
Etranger : 155 F

L'échéance d'abonnement est
indiquée en haut à droite du cli-
ché d'adresse.

C.C.P. 2081-39 Paris
000-0600032-87 Bruxelles
Référence bancaire : BNP Auray

Tous droits de reproduction ré-
servés.

Les manuscrits non insérés ne
sont pas rendus.

Les articles signés reflètent l'opi-
nion de leurs auteurs et ne sont
pas obligatoirement une prise de
position de la rédaction.

Les insertions publicitaires n'im-
pliquent nullement l'engage-
ment de la revue de recevoir
toutes les annonces qui lui se-
raient soumises. Le journal con-
serve l'entière liberté d'y donner
ou de n'y pas donner suite, sans
avoir à fournir motifs ou justifi-
cations.

loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

44^e année
tirage : 26 000 ex.

10/80

-
- | | |
|-----|---|
| | <i>réseaux modèles</i> |
| 633 | exploitez votre réseau avec réalisme |
| | <i>modélisme</i> |
| 641 | modélisme d'atmosphère : la maquette de la maquette |
| 646 | le Jura à Paris (2 ^e partie) |
| | <i>construction</i> |
| 649 | une 4.032.TA SNCF en HO |
| | <i>vapeur vive</i> |
| 638 | une 020 Cockerill au 1/20 |
| | <i>chemins de fer réels</i> |
| 662 | hommage aux 2D2 5500 |
| | <i>projet du mois</i> |
| 664 | Lamure-sur-Azergues |
| | <i>test</i> |
| 657 | LYBE : un block électronique automatique performant |
| | <i>model shopping</i> |
| 673 | Arnold - Faller - Fleischmann - Märklin - Rivarossi - Roco |
| | <i>coup d'œil chez les modélistes</i> |
| 668 | ambiance U.S.A. en O et HO |
| | <i>divers</i> |
| | la presse étrangère (637) - à travers les clubs (671) - pour votre bibliothè-
que (670) - expositions (637) - nouveautés express (677) - petites annon-
ces (678) |
-

NOTRE COUVERTURE :

Le modélisme d'atmosphère : la maquette de la maquette de J. Le Plat.

En Angleterre, le modélisme d'atmosphère est également une finalité recherchée, parfaitement maîtrisée sur le réseau OO « Craig » de Mr. Hancock.

Photos : Le Plat, Hancock.

Maquette : F. Marx.

Sommaire

EXPLOITEZ VOTRE RESEAU AVEC REALISME

(Suite - Voir également « LOCO-REVUE » n° 419)

P. CHAVERNAC

COMMENT CONCEVOIR UN ROULEMENT

Le roulement ne doit pas être établi a priori. Bien au contraire, il est le terme d'une réflexion sur l'exploitation du réseau. Plusieurs étapes sont nécessaires :

1- pour les trains de marchandises :

distinguer : - la circulation des trains complets
- l'acheminement des wagons isolés*

Pour ces derniers, il sera facile de prévoir un schéma de transport. Il pourra par exemple être de la forme suivante :

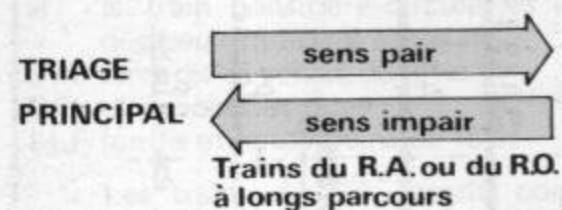


Figure 1

Les convois de marchandises devront ainsi constituer un système de transport structuré, accomplissant un rôle véritable d'acheminement de wagons. Le nombre de trains à mettre en marche dépendra du volume de transport souhaité pour, d'une part, assurer une bonne rotation des wagons, d'autre part ne pas surcharger les chantiers des triages.

* Il me paraît important de créer (si la place le permet) des embranchements particuliers, ou points de chargements pour les wagons (petits débords). Les mouvements de desserte auront alors un sens : enlèvement des wagons chargés, fourniture en matériel vide; les wagons plats, trémies, tombereaux seront utilisés pour concrétiser cette fonction de transport.

2- pour les convois de voyageurs, il suffit d'imaginer une variété de convois suffisante (rapides, express lourds, omnibus, trains de nuit...) et de prévoir une rotation régulière des rames, compte tenu des possibilités de garage aux terminus.

Ainsi on trouve, sur mon réseau :

- un système de trains du lotissement desservant la gare centre de desserte dénommée ici «Toulouse» : 65834/5, 65800/1, 64906/7;
- un aller-retour RO formé à «Toulouse» : 64912, 64718;

- des trains RA formés ou terminant à TL : 55490, 54582, 55478;
- une paire de RA 58230/1 avec mouvement de jonction à faible parcours 58772;
- un ensemble de trains directs et de desserte : 35506, 25437, 25108... etc
- quatre trains complets;

Grâce à cet ensemble de convois, l'acheminement des wagons isolés suit le schéma de la fig. 1.

La rotation des rames voyageurs nécessite six jeux de voitures :

- jeux 1 4565 - 5454 - 5479
2 W 7698 - 5478
3 W 6820 - 6850
4 7110 - 7111 - 6830
5-6 Jour A 471 - Jour B 4554 - 4702

La dernière étape, la plus importante, consiste à tracer les «marches» que devront suivre les trains. Pour respecter le nombre maximal des trains en circulation simultanée, il est pratique d'utiliser le système graphique suivant, d'ailleurs fortement apparenté à un roulement régulier : parallèlement à un axe des temps horizontal et gradué** seront disposés autant de traits fins que de trains pouvant circuler au même instant. Puis, par tracés successifs, en traits épais, des «marches» choisies, on représente l'ensemble des trains principaux à grands parcours prévus régulièrement. On complète par le tracé des trains de desserte, moins gourmands en durée de circulation. Enfin, les «trous» restant permettent de prévoir des marches facultatives pouvant être commandées sans gêner le trafic par un nombre excessif de trains.

Sur mon réseau, le graphique obtenu pour le sens de circulation impair, pouvant accueillir 4 trains, est représenté sur la fig. 2.

Il faudra bien sûr établir le graphique pour les deux sens de circulation. La méthode graphique employée ici, est semblable à celle utilisée pour les roulements :

Les traits épais représentent la durée de circulation du train. La projection de l'extrémité gauche du trait sur l'axe des temps donne l'«heure» (il n'est ici pas question d'heure mais de chronologie) de départ du train. De même, la projection de l'extrémité droite donne l'heure d'arrivée.

Le tracé du roulement proprement dit, consistera à modifier l'ordre de succession des

** Sur mon réseau, cet axe est gradué de 0 à 11. Si une unité de temps représente environ 30 minutes, cela conduit à une «journée» de 5 h 30 correspondant à un après-midi d'exploitation du réseau.

Figure 2

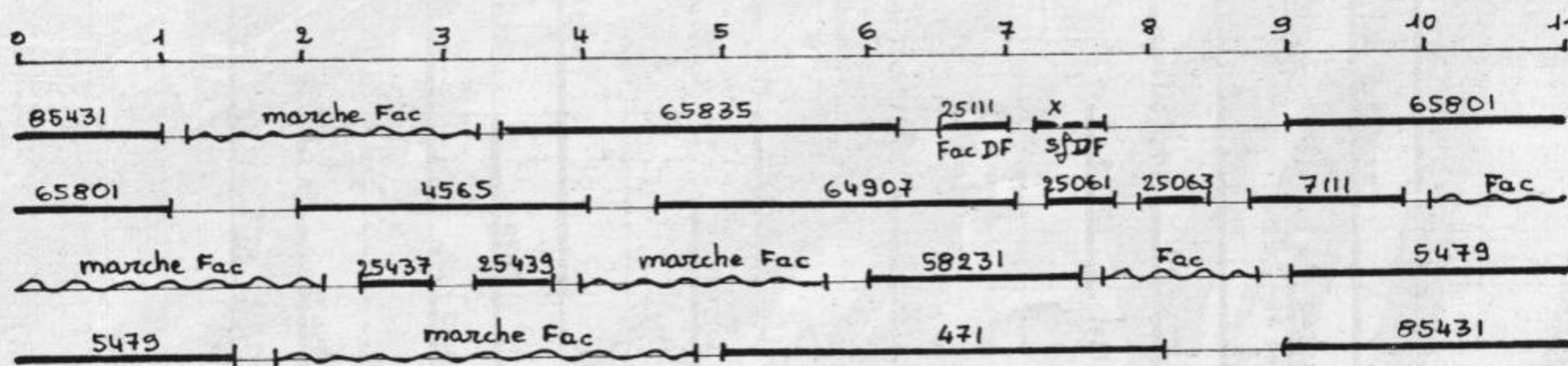


Fig. 3. Roulement régulier n° 6

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Jours	Parcours
Toulouse	NT 65834	FR	Toulouse	FR	Toulouse	MB 65800	FR	Toulouse	FR	Toulouse	64718 Fac DF	1	12
75540 Fac DF	RT 64718 Fac LLF	FR TL	X91615 Mn	W 6820	NT 65835	Mn	X92540	Toulouse	FR	Mn	75540 Fac DF	2	13
												3	11
												4	11
BM 65801	Montauban	4565	Toulouse	FR	25112	FR	Toulouse	FR	6850	Mn		5	12
Mn	25108	FR	Toulouse	FR	BM 64907	Mn	25061 EPT 25063	Toulouse	FR	Toulouse		6	9
												7	-
Réserve dépôt de Toulouse													
BB 66000													
6830	Montauban	MB 64906 Fac DF	FR	Toulouse	FR	25111 EPT X92411 Mn	7110 Mn	7111	TL	6830		14	14
BB 66000 au 67000													
TL FR	25800	Mn	75412 Fac DF	Toulouse	X91864 Mn	85430 UM Fac DF	Montauban	65834				12	15
65834	Toulouse	25437 EPT 25439	TL	32818 CV	Montauban	85430 UM Fac DF	Mn	RT 64718 Fac DF				13	11
CC 72000													
TL	4554	TL	5454	Montauban								21	14
5479	Montauban	58230 Fac LLF	Mn	58772 Fac LLF								22	16
55490 Mn	54582 Fac LLF	Toulouse	4702	Mn								23	16
2D2 5500													
85431	Mn	X94504	Toulouse	32818 Mn	58231	Montauban	85431					31	11
Toulouse	5478	Montauban	471									32	12
Mn	55491 Fac LLF	Montauban	(1) MB 65800	Toulouse	+ FAC ou							33	7
			(1) LLF Fac mise en place par PC										



chavernac

trains établi sur le graphique initial (semblable à la fig. 2), afin d'obtenir une suite logique de trains pouvant être couverts successivement par un même engin moteur, journée après journée. Il y aura donc autant de machines identiques engagées au roulement, que de journées.

La fin du roulement devra bien sûr se raccorder au début. Le roulement peut également tenir compte de la fréquence de circulation de certaines catégories de trains. Il sera alors fait usage des symboles employés par la SNCF, placés en regard du numéro du train et dont les plus utilisés sont :

Fac facultatif

sf le train considéré circule les jours autres que ceux indiqués après sf

SVF samedis et veilles de fêtes

DF dimanches et fêtes

LLF lundis et lendemains de fêtes

Les trains du RA seront, comme sur la SNCF, marqués Fac LLF, c'est-à-dire réguliers sf LLF et Fac les LLF.

Les trains du RO porteront en général la mention Fac DF ou Fac SVF-DF.

Selon le parc à disposition, il sera peut être nécessaire de créer plusieurs roulements distincts; par exemple :

- un roulement pour machines de vitesse où seront prévus une majorité de trains de voyageurs, rapides ou express lourds, et de messageries (RA) avec, si nécessaire, quelques mouvements de raccord en RO;
- un roulement pour engins mixtes, regroupant des express, omnibus et trains de marchandises RA et RO;

Vue du dépôt (vers 7 de l'échelle des temps) :
Sur la voie centrale, la 72001 venant de faire le 58772.

ABREVIATIONS ET SYMBOLES EMPLOYES DANS LES ROULEMENTS

<u>X 91530</u>	X	=	marche haut-le-pied (circulation constituée par une machine ou un groupe de deux machines)
<u>W 5404</u>	W	=	train de matériel vide
<u>65810UM</u>	65810UM	=	train remorqué par 2 ou plusieurs machines en «unité-multiples» (commandées d'un seul poste de conduite)
<u>65810CV</u>	65810CV	=	machine acheminée en «convoi-véhicule» (roues libres) au 65810
<u>65810DT</u>	65810DT	=	train remorqué par 2 machines en «double traction»
<u>EVO</u>	EVO	=	évolution (déplacement d'un engin moteur ou d'un groupe d'engins moteurs remorquant ou non un ou plusieurs véhicules à l'intérieur d'un établissement ou entre des établissements voisins désignés)
<u>65810A</u>	65810A	=	premier train supplémentaire du 65810 (le second serait 65810B, le troisième 65810C, etc..)
<u>Mi</u>	Mi	=	train à marche indéterminée pouvant avoir un horaire approximatif mais ne comportant pas d'ordre normal de circulation par rapport aux trains à marche tracée.

Derrière la trémie, la R 1107 rentrant au dépôt, après avoir couvert le 25112.

Sur la voie de sortie, la 141.R 1248 en préparation pour le 6850, et la machine de réserve (R 416).

chavernac





j.-p. demoy

▲ Les BB 9498 et 9417 en UM enlèveront ce train de matériel vide 59102 jusqu'à Dijon, au départ de Miramas.

▼ Entre St-Jory et Toulouse, train 67523 St-Jory-Tarbes. On remarque derrière la BB 8611 une 2D2 5500 acheminée en « convoi véhicule » (CV) jusqu'à Montrejeau.

j.-p. demoy



- un roulement de «patachons» à faibles parcours, avec en particulier des trains de desserte MAO (voir graphique «roulement régulier»).

La durée de circulation des trains appelle une dernière remarque. Il peut sembler choquant qu'un MAO à faible parcours accomplisse le trajet Montauban-Toulouse, en marche 25112 par exemple, en deux fois moins de temps qu'un train rapide ! Cela s'explique uniquement par un désir de vraisemblance dans le parcours effectué par un engin moteur et dans la durée de circulation des machines pour une catégorie de train donnée. Sur un roulement SNCF, une remontée locale ou un train de des-

serte de petite zone donnera un trait plus court qu'un rapide à grand parcours.

En pratique, il apparaît donc que la gare de «Montauban» joue le rôle, sur mon réseau, de plusieurs gares situées à des distances différentes de «Toulouse». Ainsi, un MAO ne bouclera le réseau qu'une fois. Mais un rapide à grand parcours circulera plus longtemps, brûlant plusieurs fois «Montauban» qui n'est pas sensée être encore son terminus, mais une gare de passage. Faute de grives on se contente de merles; faute de place... On voit ainsi que les dénominations de «Toulouse» et «Montauban» ne sont que purement factices !

CONCLUSION

Le système d'exploitation décrit dans ces pages peut, a priori, paraître bien austère et contraignant. L'expérience prouve qu'il n'en est rien. Outre son réalisme (relatif, par manque de place), sa mise en application vous permettra sans aucun doute de connaître les joies d'un chef de circulation dont le triage est momentanément surchargé, réclamant à grands cris au PC traction une machine supplémentaire (la réserve), alors qu'une 141 R (Jouef) tombée «en carafe» à l'autre extrémité du réseau, demande le secours, en l'occurrence la même machine de réserve...!

la presse étrangère

Clive LAMMING

Mainline Modeller. — Chez Transmondia (qui vient, soit dit en passant, de s'installer de l'autre côté de la rue, au 48, rue de Douai, ce qui lui fait perdre une unité dans les numéros mais gagner des mètres carrés en plus), nous avons trouvé cette toute nouvelle revue américaine paraissant en février, avril, juin, août, octobre et décembre. Lancée par l'équipe de la belle *Narrow gauge and short line gazette*, cette revue, dans un esprit différent de ses vénérables concurrentes, traite du chemin de fer réel mais en y prenant ce qui vaut tout spécialement d'être transposé dans un modélisme de haut niveau. « The magazine for the discerning modeller » abonde en photographies pleine page (pas encore en couleurs mais on peut espérer que cela se fera), plans, « painting guides », pour le matériel réel et aborde aussi les techniques propres au modélisme avec un article sur le soudage avec mini-chalumeau extrêmement complet et très fouillé, et un autre, tout aussi riche, sur les techniques du décor avec la réalisation d'un petit diorama comprenant une voie, des restes de fondations d'un château d'eau et une nature assez aride : peu de chose à priori, dira-t-on, mais, avec les techniques américaines, de quoi remplir 10 pages bourrées de conseils et d'astuces et la moindre motte d'herbe a vingt ans d'avance sur les nôtres en matière de réalisme...

Narrow gauge and short line gazette. — La « gazette », comme l'appellent les amateurs américains, a déjà été présentée ici, et en présenter chaque numéro serait faire un concert de louanges qui serait indécent et ferait dire de l'auteur de cette rubrique, sans doute, qu'il a la solde de la presse américaine ou, selon les opinions, un valet du modélismo-impérialisme capitaliste... Toute honte bue, quand nous ouvrons ce numéro de mai-juin 80 pour tomber sur une photographie, page 11, représentant un kit qui a demandé trois ans de travaux pour donner un petit hôtel-restaurant délabré du Far-West des années 30, photographie qui demande un certain temps d'observation pour savoir s'il s'agit du réel ou non, alors on se demande avec inquiétude jusqu'où on repoussera les limites du réalisme en modélisme ferroviaire. Un très bel article sur un « car ferry », affreusement complet et surdétaillé, émerveille et décourage devant tant de perfection et de travail à accomplir pour celui qui s'y lancerait, tandis qu'un autre montre comment faire des surmoulages de rochers réels pour en avoir de réalistes sur le réseau. Une fantastique page double montre les photographies de 10 thèmes de décoration et de vieillissement pour un wagon-couvert (« box-car ») y compris le fléchissement en banane, très pittoresque, dû à l'âge.

Schienenverkehr aktuell. — Toujours chez Transmondia, cette revue autrichienne est très proche de la formule de *Rail Magazine*, avec de nombreuses et belles illustrations en N/B, des articles sur ce qui intéresse les amateurs en matière de chemins de fer réels, y compris la voie étroite, des détails techniques et des curiosités mais sans aller jusqu'au fastidieux, et une partie modélisme axée sur la présentation de nouveautés. Tramways et engins de manœuvres abondent dans le numéro de septembre, avec de nombreuses photographies de ces belles vieilles locomotives électriques autrichiennes qui, nous en sommes certains, feront quelques nouveautés Roco prochaines.

Miniaturbahnen. — « Miba » donne, pour août, dans le solaire — c'est normal pour le mois en question — avec un passionnant système exploitant le soleil au grand profit d'un réseau en N et du porte-monnaie de l'amateur, quoique, quand même, la consommation d'un réseau en N ne doit pas justifier le fameux compteur bleu...

Parmi les toujours très nombreuses astuces décrites dans cette excellente revue, notons un appareil à cintrer les profilés L.G.B. pour tous les rayons de courbure possibles, une utilisation de miroirs très réussie pour prolonger un décor, des plans de réseaux dont celui d'un lecteur alsacien pour la gare de Molsheim, du tramway en HOm, et une étude comparative des locomotives de type allemand (2^e partie) dans laquelle le modèle Jouef est en compétition avec ses concurrents.

Railway Modeller. — Pour août, un réseau représentant une portion de grande ligne longeant une plage, en bas de falaises, avec un poste d'aiguillage, deux voies de garage, un pont au-dessus d'un estuaire, et rien d'autre. Mais, ici encore, quel réalisme et quelle exploitation intéressante d'un site fait à merveille pour mettre en valeur les trains qui passent. C'est le principe, courant en Angleterre, du réseau d'exposition monté par un club, avec une grande ligne traversant un site et comportant, derrière le fond du décor, une « coulisse » où l'on prépare les trains. Voilà une suggestion pour les clubs à propos des prochaines expositions, et ce type de réseau, au tracé circulaire assez simple en fin de compte, ne pose guère de problèmes techniques et doit « tourner » sans surveillance trop active, laissant aux exposants le temps de bavarder sur le stand ! Du réseau de jardin aussi et en HO (voie Peco) : voilà qui permet, d'après l'auteur, d'avoir enfin de grands espaces pour faire courir de longues rames de voitures à bogies et nous sommes entièrement d'accord sur cette formule. Notons aussi une ravissante auberge typique qui, avec plans, dessin couleurs et photos à l'appui fera rêver plus d'un Jacquet ou d'un Pras en herbe (ou grand), et un magnifique diorama représentant, sur une simple étagère, un petit port avec ses voies de service et son quai. Mais surtout, amateurs de N, essayez absolument de trouver ce numéro d'août pour voir jusqu'où on peut aller, avec ces surprenantes vues en couleurs d'un petit réseau mesurant 130 x 39 cm et représentant un terminus de ligne secondaire rurale et qui, vraiment, n'a rien à envier aux plus belles réalisations en O.

EXPOSITIONS

CERCLE AZUREEN DES MAQUETTISTES ET COLLECTIONNEURS DE JOUETS

Dans le cadre de l'année du Patrimoine, la Maison des Jeunes et de la Culture, place Paul Comte à Toulon, organise dans ses salles, en collaboration avec le Cercle azureen des maquettistes et collectionneurs de jouets de Grasse, une exposition de modélisme naval ainsi qu'une bourse internationale d'échange de jouets anciens (autos, avions, bateaux, trains, poupées, robots, automates, livres, etc...), le dimanche 19 octobre prochain de 10 h à 18 h. Buffet-buvette sur place. Réservation à : C.A.M.C.J. « Les Fusains », 16, bld Carnot, 06130-Grasse. Prix de la table : 40,- F.

ASSOCIATION FRANCAISE DES AMIS DES CHEMINS DE FER section Languedoc-Roussillon

Pour la 7^e année consécutive l'AFAC-Montpellier organise une exposition internationale de modélisme ferroviaire à laquelle participeront les associations de Barcelone, Gènes, Heidelberg.

Cette exposition répartie sur trois jours, les vendredi 24, samedi 25 et dimanche 26 octobre 1980, réunira des modèles inédits de locomotives à vapeur vive, des réseaux de modélistes locaux, des matériels réduits de classe, des jouets anciens; une bourse d'échange sera organisée le dernier jour, des films ferroviaires seront présentés gratuitement au public.

Tous les amateurs qui désirent présenter des matériels ou des réseaux sont invités à se mettre en rapport avec M. René Roux, 4, rue Poitvine, 34000 Montpellier.

OBJECTIF : LE MODELISME D'ATMOSPHERE

(Voir également « LOCO-REVUE » n°s 409-410-411-413-414-415 et 416)

J. LE PLAT

UNE MAQUETTE DE LA MAQUETTE

... En d'autres mots, une maquette au 1/10 de sa grandeur du réseau-panorama que je viens de vous décrire. Le principe n'est pas neuf. Il est régulièrement utilisé par des clubs et des groupements d'amateurs qui s'engagent dans la construction d'un réseau collectif. Généralement, il s'agit d'une maquette simplifiée qui permet à tous les membres du groupe de se mettre d'accord sur une vision concrète de l'œuvre à entreprendre.

Ma première idée était également de soumettre au collège de mes penchants et de mes sentiments un projet en trois dimensions et de vérifier que la réalisation lointaine de mon ouvrage de longue haleine ne risquait pas de me décevoir dans son spectacle final. Ce souci de vérification était d'autant plus fondé que j'allais

entreprendre mon travail module par module, sans aucune possibilité de vision d'ensemble avant longtemps. Puis, je me pris au jeu et de perfectionnement en perfectionnement, je finis par construire une maquette détaillée reproduisant aussi fidèlement que possible le futur réseau trempé dans son décor et son atmosphère.

Au total, cette construction me prit quelque six mois mais en définitive, ce temps constitue un bon investissement car il m'en fera gagner beaucoup plus tout au long de la réalisation successive des modules. En effet, une erreur de perspective ou de volume dans le relief, indécélable sur les plans (et les miens en contenaient plus d'une), peut coûter des mois de réparation sur un ensemble en vraie grandeur alors que la correction est presque immédiate sur un modèle en carton-pâte.

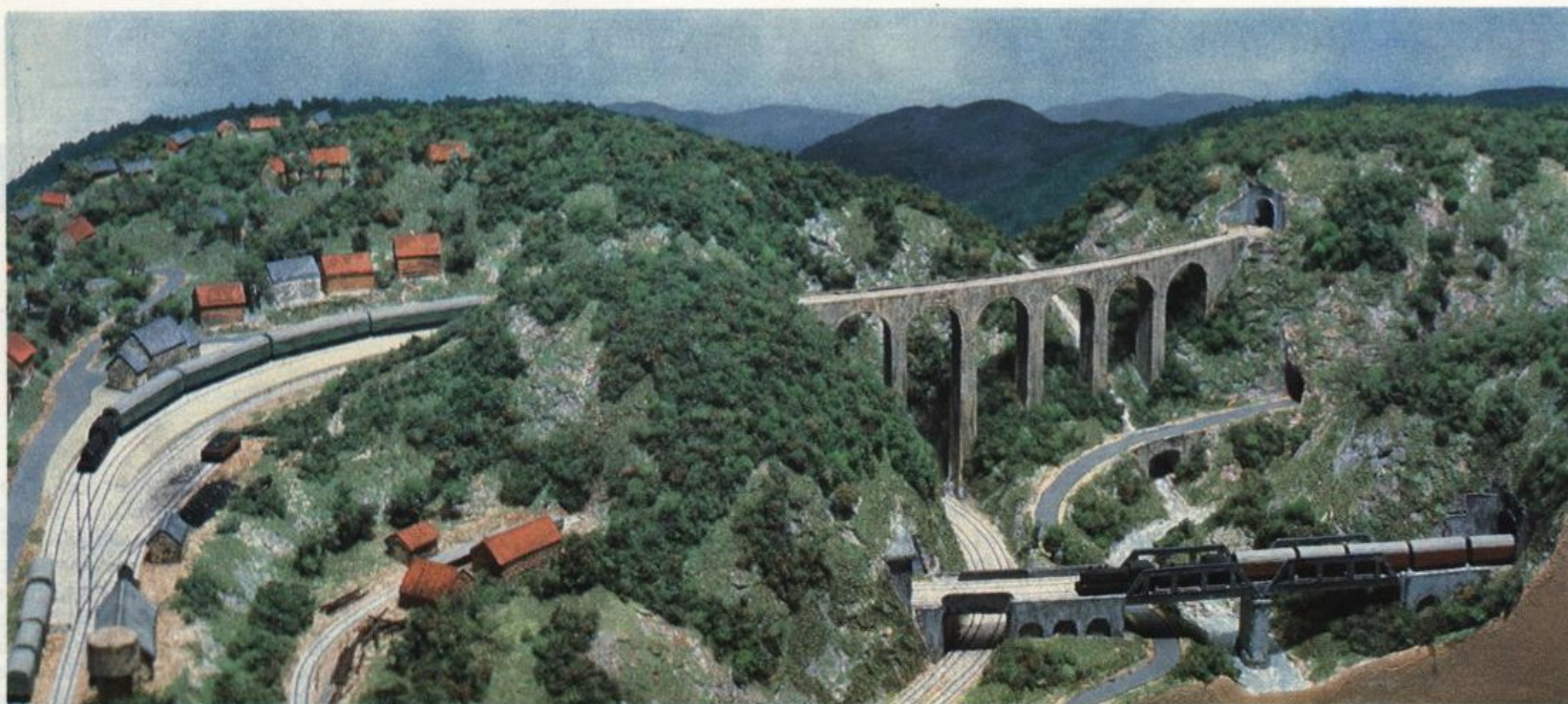
S'il en fallait encore, il y aurait bien d'autres justifications à cette construction un peu folle, notamment et ce n'est pas la moindre, celle de me procurer un objet d'encouragement tangible et permanent pour mon long voyage de réalisation. Car il est certain qu'au cours de la vingtaine d'années que j'estime nécessaire pour terminer mon réseau, je serai souvent la proie de doutes et de défaillances. Tout travail dont on ne peut voir le bout, finit par engendrer abattement et lassitude. Cette maquette devait justement me faire entrevoir le résultat final dès les premiers efforts et étouffer dans l'œuf toute velléité ultérieure de remise en question.

Enfin, la réalisation pratique de la maquette m'obligea mieux que toute résolution à étudier mon projet dans ses derniers détails et à produire des plans complets qui ne laissaient

N.D.L.R. : Une omission malheureuse a rendu confuse la corrélation entre le texte et les références des plans du réseau parus dans « L.R. » n° 416. En effet, devant chaque titre de rubrique, à partir de « tunnel de Sarre » jusqu'à « gare souterraine » (p. 325 à 327), devait figurer un numéro permettant de se référer aux plans d'ensemble (fig. 45 et 46). « Tunnel de Sarre » portait donc le n° 1, « Ville de Ferbach », le 2..., et ainsi de suite jusqu'à « Gare souterraine » qui devait porter le n° 21, « Boucles de retournement pour exploitation réaliste. » recevant les n°s 17 et 18.



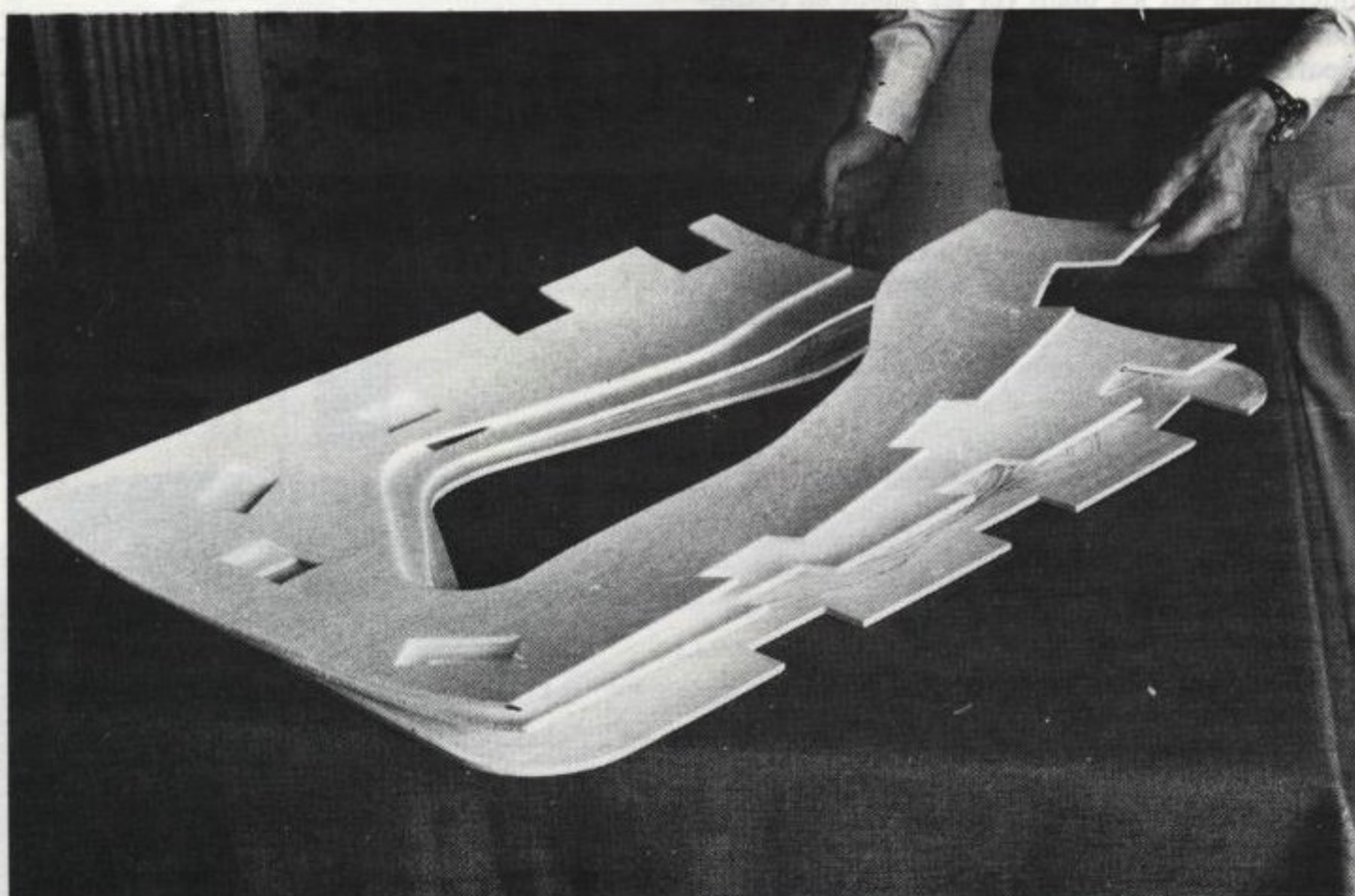
1. Vue aérienne de la maquette au 1/10 du futur réseau HO (soit le 1/870 de la réalité).



2 le plat

2. Scène d'atmosphère vosgienne autour du viaduc de Boswiller, sur la maquette terminée.

le plat



3

3. Différentes plaques de polystyrène expansé, découpées au gabarit, avant collage en superposition.

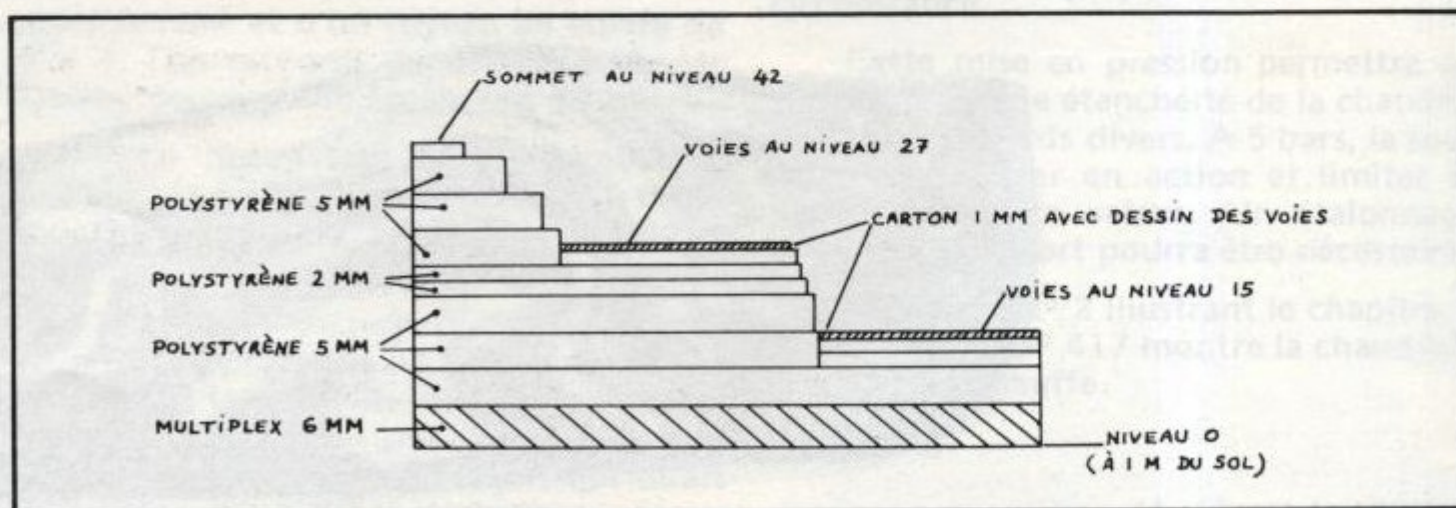
être reproduit à la demande et les copies conformes surchargées des études particulières font alors gagner un temps considérable.

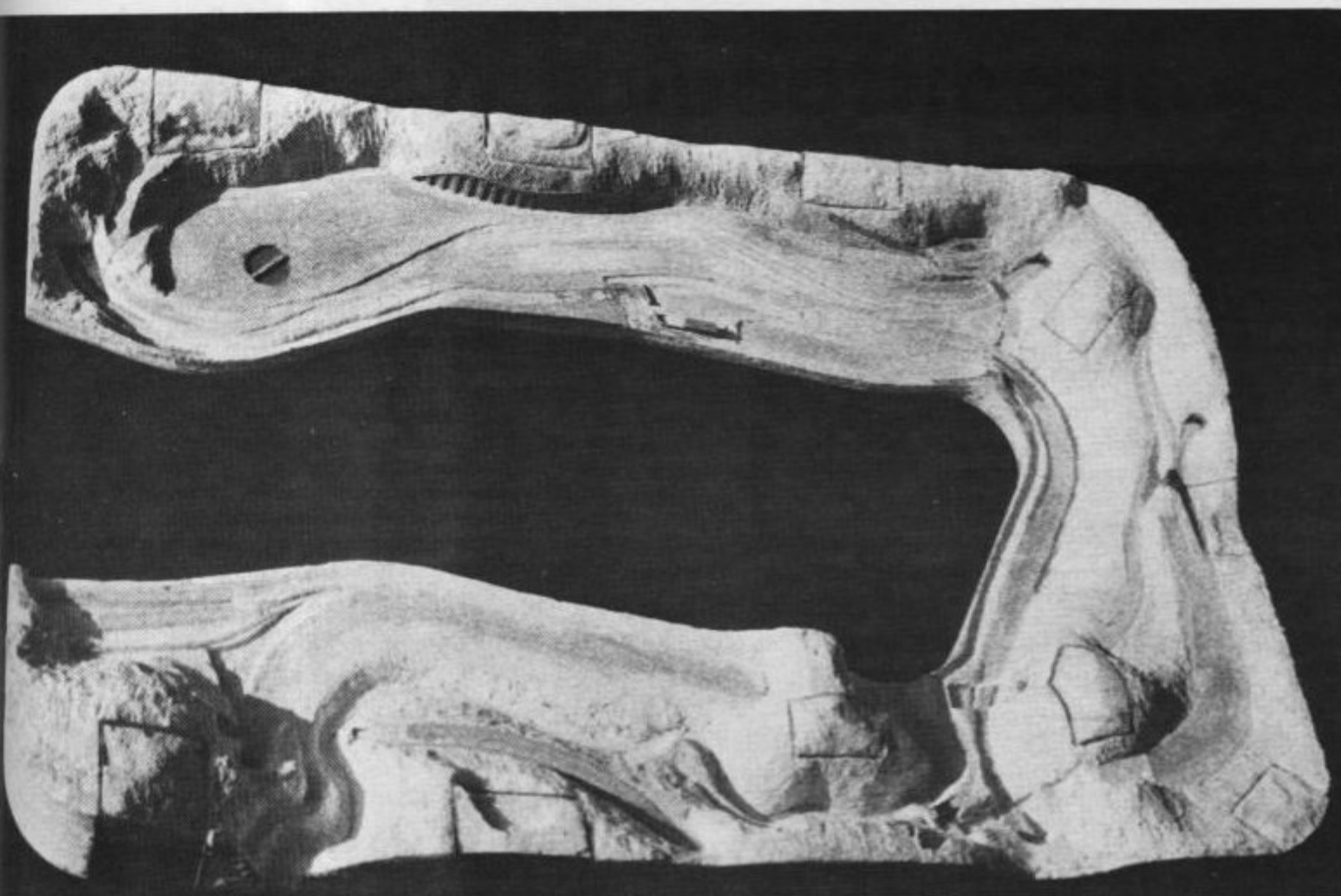
Je conçus la structure de la maquette en m'inspirant des projets d'architectes qui figurent le relief par un étagement de couches minces découpées selon les lignes de niveau. Pour la facilité d'emploi, je choisis d'utiliser des plaques de polystyrène expansé de 2 et de 5 mm, combinées pour atteindre les niveaux voulus et collées sur un plateau de base en multiplex de 6 mm. Ce plateau, scié selon le dessin d'une copie de plan dont il fut tapissé, servit au préalable de gabarit pour la découpe des nombreuses feuilles de polystyrène nécessaires (voir fig. N° 3). Je collai également une copie du plan sur un carton fort d'1 mm dans lequel je découpai ensuite le ruban des voies proprement dit. Ces divers éléments furent alors collés en superposition selon le dessin des lignes de niveau. Ce principe de montage me permit d'assurer son niveau voulu à chaque voie et à chaque construction, ce qui aurait été fort difficile sur la masse informe d'un matériau malléable (voir fig. N° 4).

4. Principe de construction de la maquette. Etablissement des niveaux par étagement de couches d'épaisseurs connues.

plus rien d'essentiel à une improvisation future toujours tentante.

Première phase de mon travail, je dessinai sur calque un plan du tracé des voies au 1/10 dont je fis tirer de nombreuses copies. Indépendamment de la réalisation d'une maquette, ce procédé est très utile pour toute étude de réseau. La réflexion peut ainsi se faire sur base d'une copie particulière pour chaque élément du projet : étude des niveaux, implantation du décor, disposition des trappes d'accès, menuiserie, variantes éventuelles, câblage électrique, etc... Le plan original, propre et précis, peut





5 le plat

5. La maquette avant habillage.

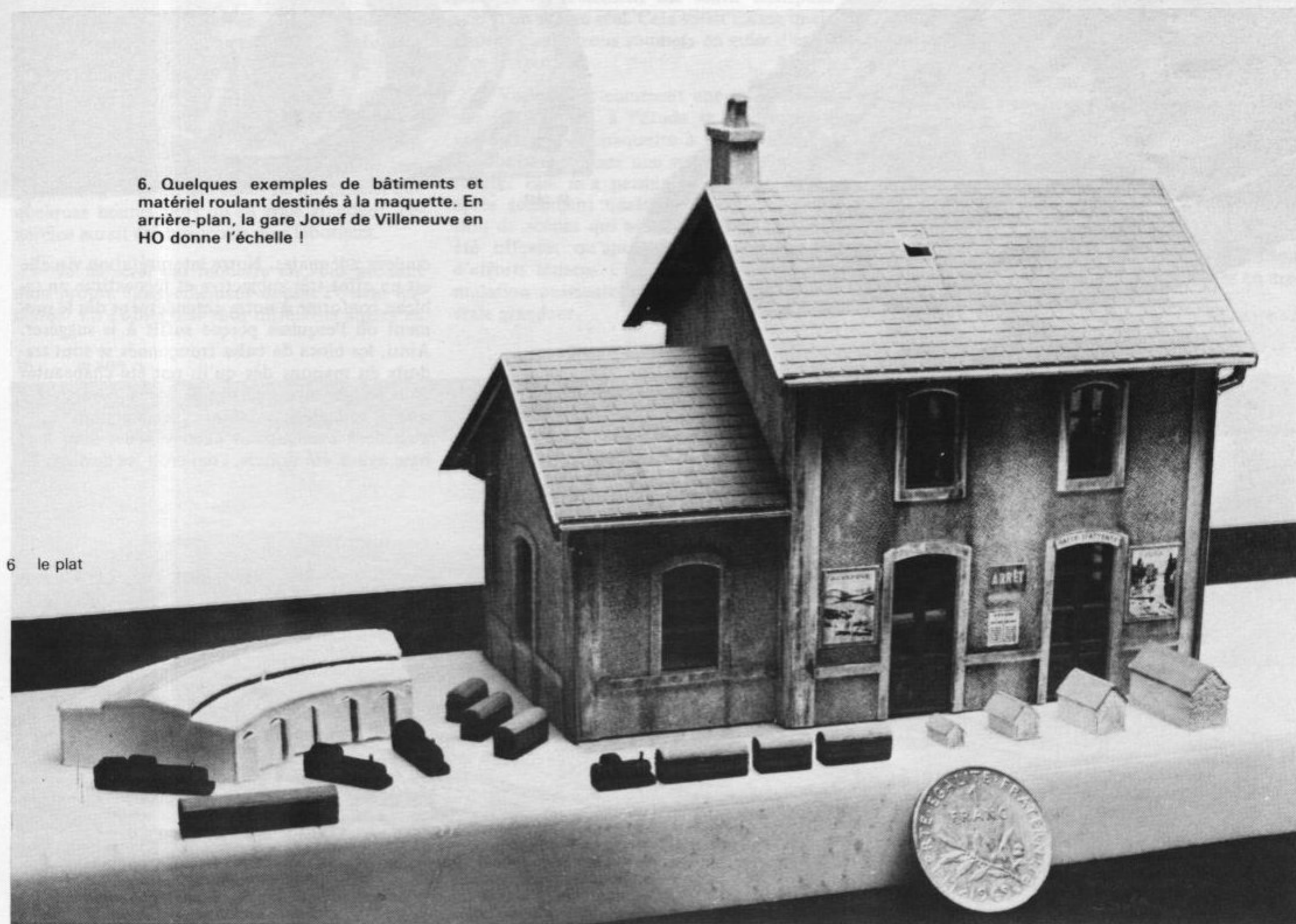
Le gros œuvre terminé, j'entrepris de modeler le relief visible en cassant les arêtes des différentes strates au couteau et en creusant le polystyrène par fusion au fer à souder. Les divers ouvrages d'art (portails de tunnel, ponts, murs de soutènement) réalisés en carton découpé et plié, furent intégrés dans le relief au moyen d'enduit Polyfilla dont je revêtis par ailleurs toutes les surfaces rocheuses (voir photo N° 5)

Dernier aspect important, la maquette jusque là d'une blanche fadeur, fut mise en couleur à la gouache et prit alors son véritable volume. Cependant, le décor restait sans vie et dénué de toute ambiance. Pour qu'il puisse dégager sa véritable atmosphère, il fallait encore reproduire les bâtiments et les gares, les arbres et la végétation et même si possible quelques trains et convois. De plus, comme je désirais utiliser la maquette comme banc d'épreuve pour la réalisation en perspective des agglomérations de Ferbach et de Boswiller, je fus entraîné à construire plus de 400 maisons à trois échelles décroissantes : le 1/870, le 1/1600 et le 1/3000 (voir photo N° 6)

Le matériel roulant ainsi que les maisons furent confectionnés par tronçonnage de barres en balsa judicieusement profilées à la meule (voir le dessin de la fig. N° 9).

Les arbres furent constitués à partir de poils de brosse dure peints en brun et garnis de quelques parcelles de mousse verte (mousse de

6. Quelques exemples de bâtiments et matériel roulant destinés à la maquette. En arrière-plan, la gare Jouef de Villeneuve en HO donne l'échelle !



6 le plat



7. Les installations de la gare de Ferbach prises en enfilade.

8. Panorama de Mont-les-Mines et de la Dorne.

Dans le fond, le viaduc de Boswiller.

9. Principe du « saucisson » appliqué à la confection en série de maisons et de wagons au 1/870.

flocage Faller teinte à la gouache). Cette même mousse encollée directement sur le terrain me permet d'autre part d'évoquer la végétation et les masses forestières de manière satisfaisantes. Quant aux 17 locomotives (dont une seule diesel), elles ont dû être gravées une à une dans des sections de balsa. Il est intéressant de remarquer que le plus important dans la réalisation de ces éléments du décor, ce n'était pas le détail précis, mais la silhouette générale et les touches de



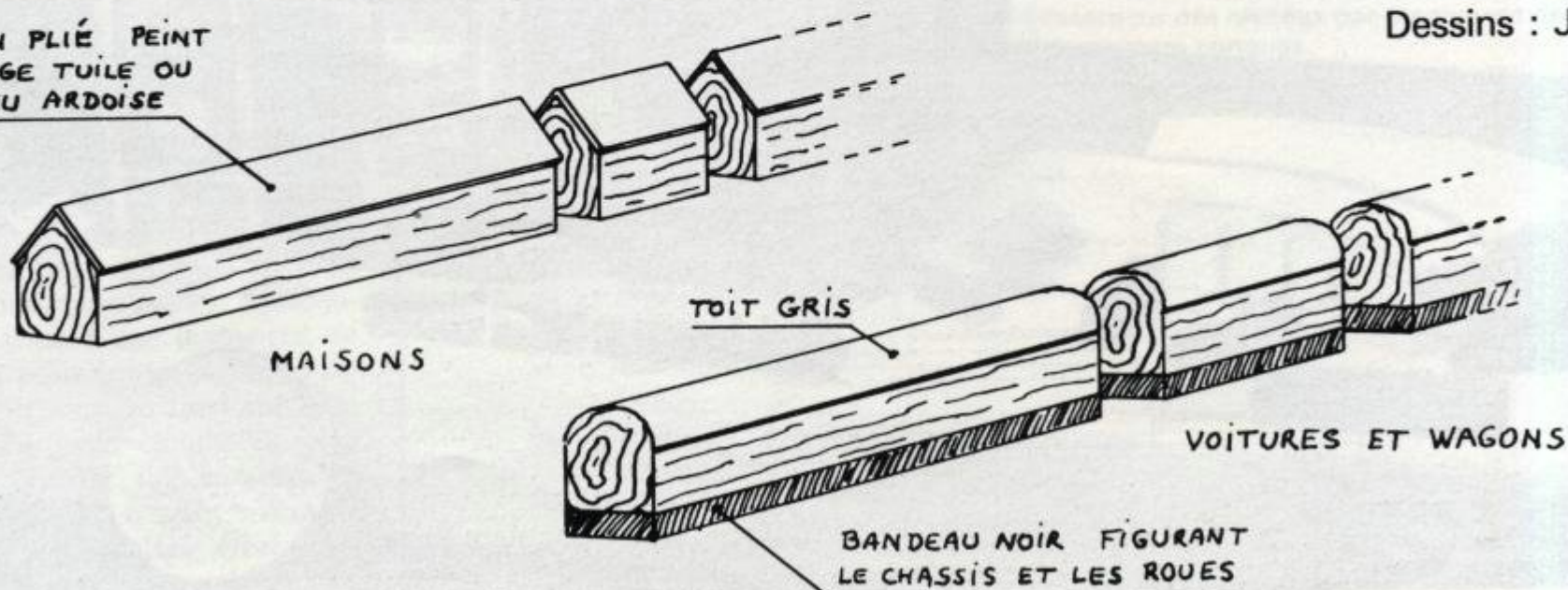
le plat

8

couleur adéquates. Notre interprétation visuelle est en effet très subjective et reconstitue un tableau conforme à notre entendement dès le moment où l'esquisse perçue suffit à le suggérer. Ainsi, les blocs de balsa tronçonnés se sont traduits en maisons dès qu'ils ont été chapeautés d'un toit de carton plié et de bonne couleur. De même, le matériel roulant et les locomotives ne possèdent évidemment aucune roue, mais leur base ayant été noircie, l'œil croit les deviner. Et

9

CARTON PLIÉ PEINT
EN ROUGE TUILE OU
EN BLEU ARDOISE



Dessins : J. LE PLAT

10. Macrophotographie du dépôt. Malgré la relative grossièreté des détails, l'ambiance générale est assez bien rendue.

11. Perspective de la ville de Ferbach au-dessus du dépôt. L'impression de profondeur est due à l'utilisation, pour les maisons, d'échelles décroissantes vers la toile de fond.

le plat

10



les locomotives ne sont vraiment apparues comme locomotives que quand elles ont été dotées d'une ébauche de cheminée. C'est un enseignement dont je tiendrai compte dans la réalisation du réseau lui-même, notamment pour le décor lointain.

La touche finale fut donnée par la reconstitution de la toile de fond sur laquelle je fis plusieurs essais de représentation d'horizon vosgien. Ici également, ces essais ne me prirent que quelques heures alors qu'en vraie grandeur, l'exercice aurait été beaucoup plus laborieux.

Je ne serai pas modeste en vous avouant mon propre émerveillement devant l'œuvre terminée. En l'observant sous différents angles au

travers d'une fenêtre percée dans un écran, je pouvais véritablement me sentir transposé au sein d'un réseau réel. Cela valait même quelques photos que je vous sou mets en guise d'épilogue à ce chapitre.

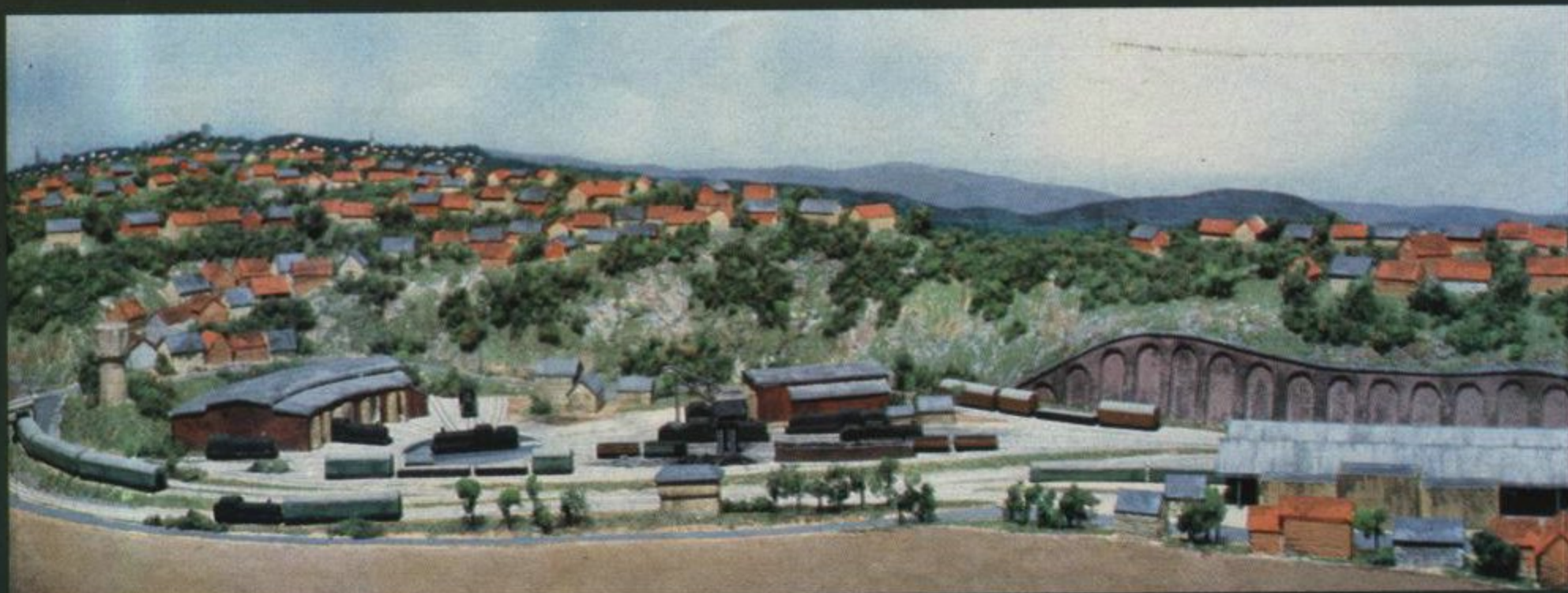
Voilà donc comment une maquette destinée initialement à l'étude se transforma progressivement en maquette à part entière et trône maintenant dans une vitrine en tant que curiosité. Elle m'a permis de pouvoir savourer, après seulement quelques mois, la contemplation de scènes qui ne m'auraient normalement été offertes qu'après de nombreuses années d'efforts tenaces. Cette satisfaction est une stimulation puissante à entreprendre le travail en vraie grandeur.

Me référant à mon plan de départ, je devrais maintenant commencer dans un sixième chapitre la description de cette construction concrète de mon réseau. Hélas, depuis une année que je me confie à vous, des contretemps m'ont fait prendre un retard considérable et les réalisations attendues sont à peine entamées. Mon récit ne pouvant se baser que sur mon expérience vécue, je suis obligé de faire appel à votre indulgence et à votre patience pour interrompre ici ma rédaction. Je pourrai en reprendre le cours dès que mes premiers modules seront plus avancés et nous verrons alors si toutes mes belles résolutions et ma longue préparation aboutissent bien aux résultats escomptés en matière de réalisme et d'atmosphère.

(A suivre...)

11

le plat



Hommage aux 2D2 5500

J.H. LAVIE

A l'heure où paraîtront ces lignes, les 2D2 5500 auront vécu. Leurs derniers tours de roues ont été suivis attentivement par tous les amateurs de chemins de fer, comme en atteste la présence de nombreux photographes à certains «points stratégiques» des radiales du Sud-Ouest.

Adieu donc aux 2D2 5500 et à leurs cousines, les 2D2 5400. Le type 2D2 ne disparaît pas pour autant du parc de la S.N.C.F. puisque les 2D2 9100, descendantes directes des 5500, resteront en service sur le réseau Sud-Est pendant encore quelques années.

A l'occasion de cette mise à la retraite des vaillantes 5500 et 5400, dont les silhouettes sont familières à beaucoup d'entre nous mais dont les variantes peuvent tromper les non initiés, il nous a paru intéressant d'en illustrer pour mémoire les différents types.

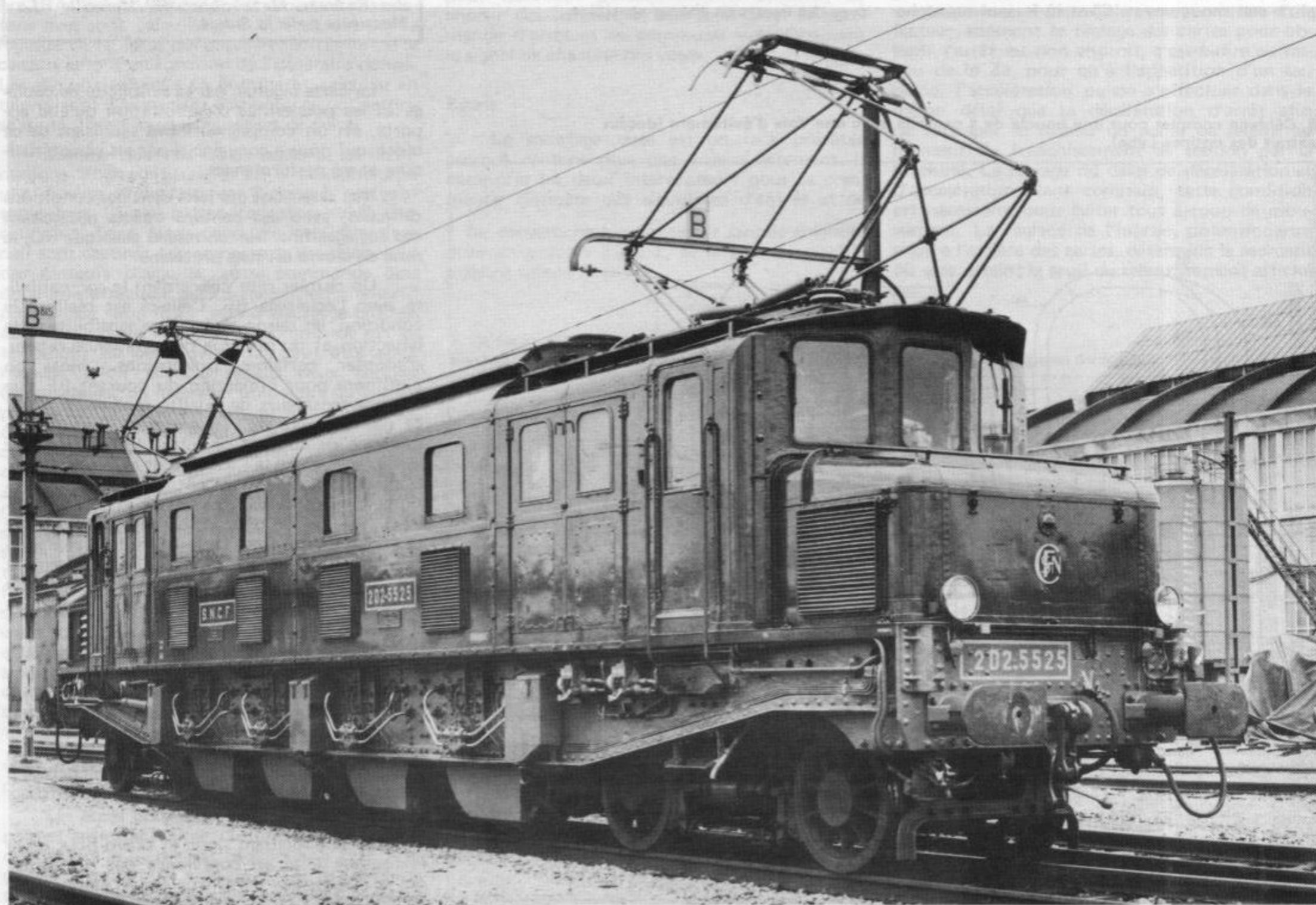
Dans un prochain chapitre, nous passerons en revue les reproductions existantes en HO des machines du type 2D2 et les transformations possibles pour compléter la gamme.



1

b. neveux

TRANSPHOT - c. lapierre



2

PHOTO 1

La 2D2 5501, «grand mère» de la famille, livrée en 1926 à la Compagnie d'Orléans (P.O.) en deux exemplaires (2D2 5501 et 5502 ex-E 501 et 502). Ces deux prototypes, dont certains organes différaient notablement des machines de série, ont circulé essentiellement entre Paris-Vierzon et Paris-Tours, avant d'être amortis en 1969.

(Voir fiche LR 136 et Loco-Revue 328, page 237)

PHOTO 2

Les deux prototypes avaient été parfaitement réussis. Ils donnèrent naissance à la série 2D2 5503 à 5537 (ex-E 503 à 537 dites «nez de cochon»). Très qualifiées pour la traction des rapides et express lourds à 140 km/h, on les vit, en fin de carrière, en tête de trains de marchandises directs. Leur réputation de robustesse n'était pas surfaite puisque la 2D2 5516 a réalisé le parcours record de 7 818 000 km, entre la date de sa sortie d'usine en 1933, et sa mise en garage définitif, le 9 octobre 1978 (cette machine est préservée pour le Musée de Mulhouse). Deux unités de la tranche 2D2 5503 à 5537 étaient encore en service au début du service d'été 1980. Elles ont été les dernières 2D2 5500 utilisées par la SNCF.

(Voir fiche LR 137)

PHOTO 3

Construites en 1938-1939, époque où le carénage était en vogue, les 2D2 5538 à 5545 ont reçu des capots extrêmes arrondis, qui leur ont valu, auprès des cheminots du Sud-Ouest, le surnom fameux de «femmes enceintes». La fin de carrière de ces machines a eu lieu en 1979.

(Voir fiche LR 148)

PHOTO 4

L'aspect extérieur comme la conception mécanique des 2D2 5546 à 5550 (dites «Waterman» en raison de la forme de leurs capots extrêmes) montraient une certaine évolution par rapport aux machines des tranches précédentes. Livrées en 1942-1943, elles ont été radiées en 1979. (Voir fiche LR 149)

PHOTO 5

Les 2D2 5401 à 5423 étaient les «cousines de l'Ouest» des 2D2 5500. Commandées par le Réseau de l'Etat, lors de l'électrification de la ligne Paris-Le Mans, elles sont sorties d'usine en 1937-1938.

Leur silhouette moderne, œuvre de M. Pacon, architecte du Réseau de l'Etat, avait été sensiblement remaniée lors de leur recâblage réalisé au début des années 60. A partir de 1966, elles quittèrent la ligne Paris-Le Mans pour la région Sud-Ouest. La dernière machine retirée du service fut la 2D2 5418, en 1979.

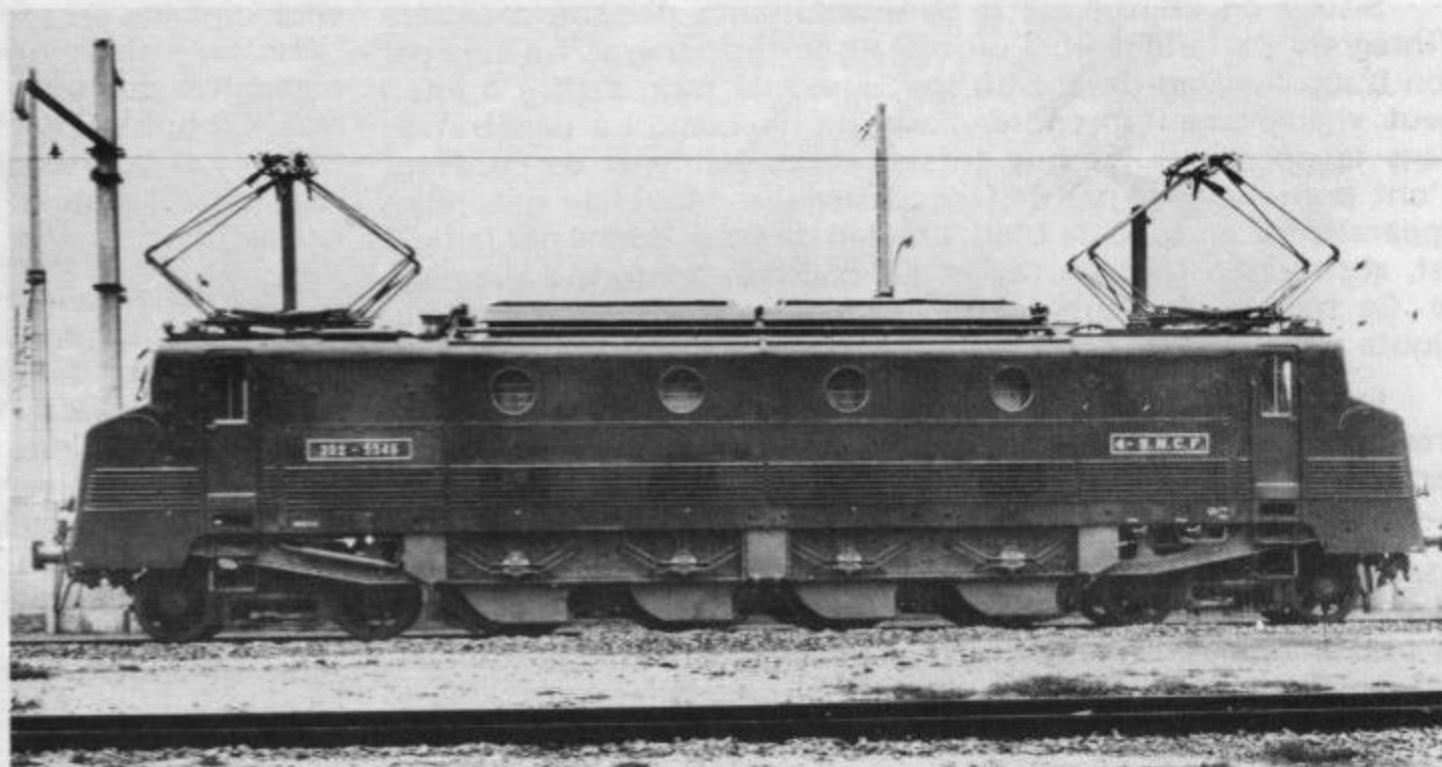
(Voir fiche LR 102)



3 TRANSPHOT - c. lapierre

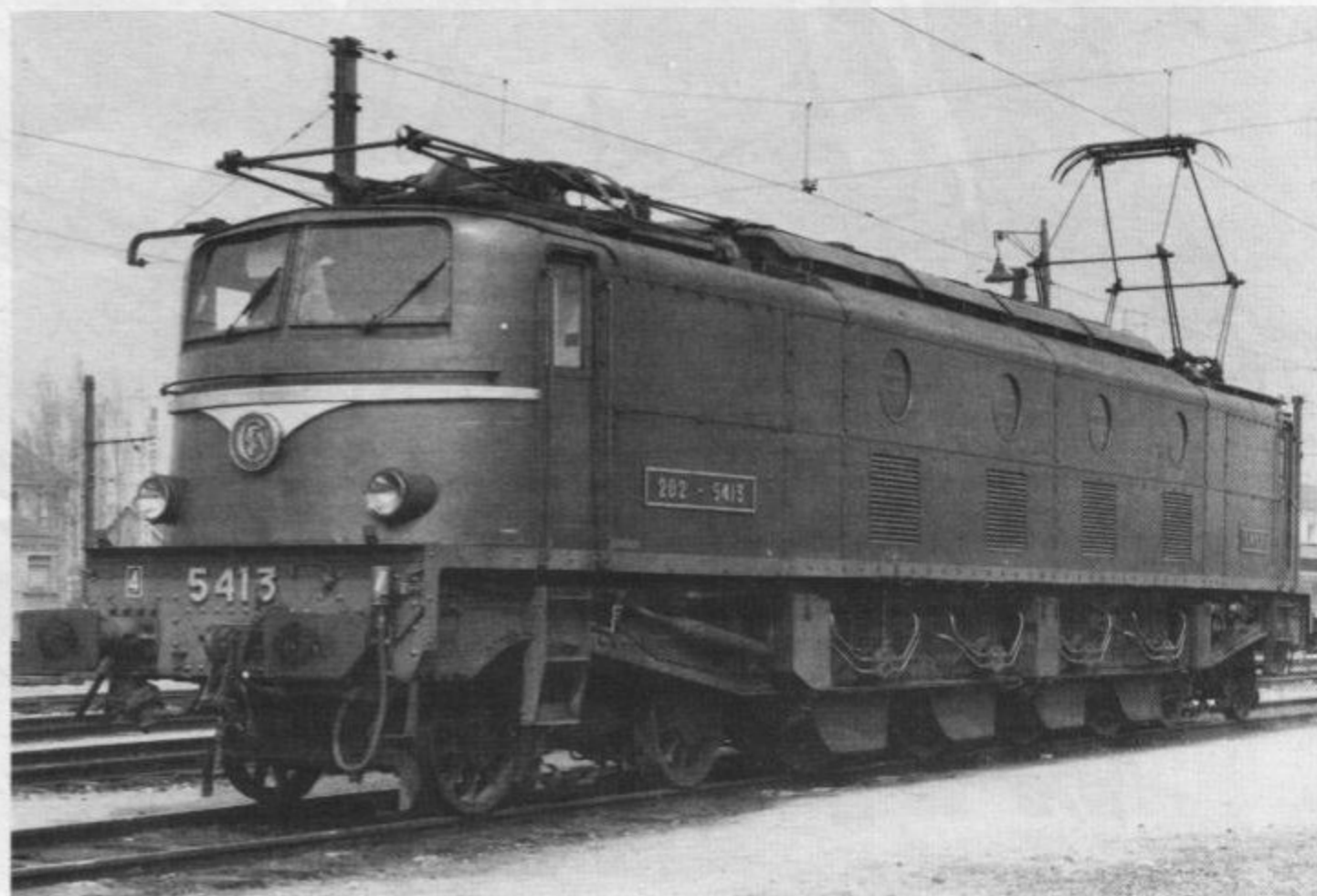
j.p. demoy

4



j.p. demoy

5



Un projet par mois

X. JACQUET

La gare de Lamure sur Azergues

Après la gare de Quiberon de type terminus qui a fait l'objet de notre projet du mois dans Loco-Revue de décembre 1979, nous avons choisi d'illustrer cette fois une gare de passage, dont les installations, par leur caractère, seraient facilement transposables à échelle réduite. Les amis de l'ancien P.L.M. sont toujours nombreux. Le matériel de cette région a su conserver en effet la faveur des modélistes, aussi avons-nous choisi de reproduire une gare du Sud-Est, celle de Lamure sur Azergues, sur la ligne 557, Moulins-Lyon. Cette gare, située dans les monts du Beaujolais à quelques kilomètres de la célèbre boucle de St Nizier d'Azergues, a gardé son apparence d'avant-guerre. Seul le dépôt a perdu toute activité, mais l'ensemble des bâtiments, la signalisation et l'implantation des voies sont encore ou presque ce qu'elles étaient au temps du P.L.M.

Située en courbe, cette gare séduisante par son caractère s'intégrera parfaitement à un réseau de type mural. La voie par son tracé vient au devant du spectateur, le train s'offre à lui; il peut virtuellement prendre place sur le quai. La pénétration dans le décor est presque totale, et les éléments de ce décor n'ont pratiquement pas de face cachée. Les monts du Beaujolais apparaîtront en toile de fond. Le plan de voies donné par la fig.1 est, abstraction faite du rayon des courbes, conforme à la réalité. Ce tracé a d'ailleurs un «je ne sais quoi» d'irrationnel qui ajoute au charme de cette petite gare.

La double voie en courbe de petit rayon possède un devers très important. Ce décalage, hélas peu rendu sur le dessin, confèrera à la plate-forme un relief étonnant.

Si aujourd'hui la ligne Moulins Lyon n'est parcourue que par quelques éléments auto-moteurs EAD 330 et des trains R.A. et R.O. tractés par des BB 63 000, 66 000 et 67 000, avant 1970 et plus encore avant l'électrification de Paris-Lyon, le trafic était beaucoup plus important. Du temps de la vapeur, s'arrêtaient en

gare de Lamure sur Azergues des express et des omnibus tractés par les 231.G, 141.R, 242.AT, 141.E des dépôts de Paray-le Monial, Moulins, Lyon, etc... Tous les trains voyageurs s'arrêtaient dans cette gare, y compris le Lyon-Le Croisic.

Nous avons représenté sur l'esquisse donnée en fig.2 cet express arrivant de Lyon un jeudi matin alors que quelques voyageurs attendent sous un timide soleil de septembre le train qui les conduira au marché de Paray-le-Monial. Un amateur de belles locos ne perd rien de cette scène ferroviaire, car la passerelle implantée côté Ouest est un observatoire remarquable. La rue de la gare est transformée en terrain de jeu par les enfants en congé ce jeudi. Ils y jouent au foot avant de se précipiter sur la passerelle et prendre un bain de vapeur au moment du départ de la Pacific. Ils ne craignent pas les automobiles, car en cette année de 1959, elles sont encore rares. Le cheval avec sa carriole, arrêté à la barrière, ne montre aucune impatience. Une 040 DE toute neuve manœuvre quelques wagons plats qui repartiront chargés de grumes. Le bois est l'activité principale de cette ville de petite montagne. Les scieries y sont nombreuses, la plupart implantées le long de l'Azergues (rivière vive et claire comme le Beaujolais nouveau).

La halle de marchandises est ancienne, construite moitié en pierres, moitié en bois. L'annexe ne comprend qu'une voie où se repose une 030 Bourbonnais qui tout à l'heure assurera un marchandises local. La lumière est douce. Nous sommes loin des lumières atlantiques de Quiberon, le vent ne balaie pas le ciel mais les longs hivers donnent aux choses une couleur de terre, impression accentuée par la teinte ocre des pierres. Du clocher s'envole l'heure, la demie, le quart. De la scierie s'échappent comme des cris de chats que l'on étranglerait et une bonne odeur de pin. Nous sommes loin des foules et de l'agitation des villes. Nous pouvons rêver tranquillement en cette belle journée de jeudi à notre hobby préféré.

La gare de Lamure-sur-Azergues :
Projet de transposition pour le HO ; trois mètres seraient une longueur convenable pour cette installation.

